

(12)特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19)世界知的所有権機関
国際事務局(43)国際公開日
2003年11月20日 (20.11.2003)

PCT

(10)国際公開番号
WO 03/095285 A1

(51)国際特許分類:

B62D 1/16

(72)発明者; および

(21)国際出願番号:

PCT/JP03/05942

(75)発明者/出願人(米国についてのみ): 石田 竜一 (ISHIDA,Ryuichi) [JP/JP]; 〒371-0853 群馬県前橋市総社町1丁目8番1号 日本精工株式会社内 Gunma (JP). 高野 平通 (TAKANO,Toshimichi) [JP/JP]; 〒371-0853 群馬県前橋市総社町1丁目8番1号 日本精工株式会社内 Gunma (JP). 外丸 正規 (TOMARU,Masaki) [JP/JP]; 〒371-0853 群馬県前橋市総社町1丁目8番1号 日本精工株式会社内 Gunma (JP).

(22)国際出願日:

2003年5月13日 (13.05.2003)

(25)国際出願の言語:

日本語

(26)国際公開の言語:

日本語

(30)優先権データ:

特願2002-138807 2002年5月14日 (14.05.2002) JP
特願2002-143412 2002年5月17日 (17.05.2002) JP

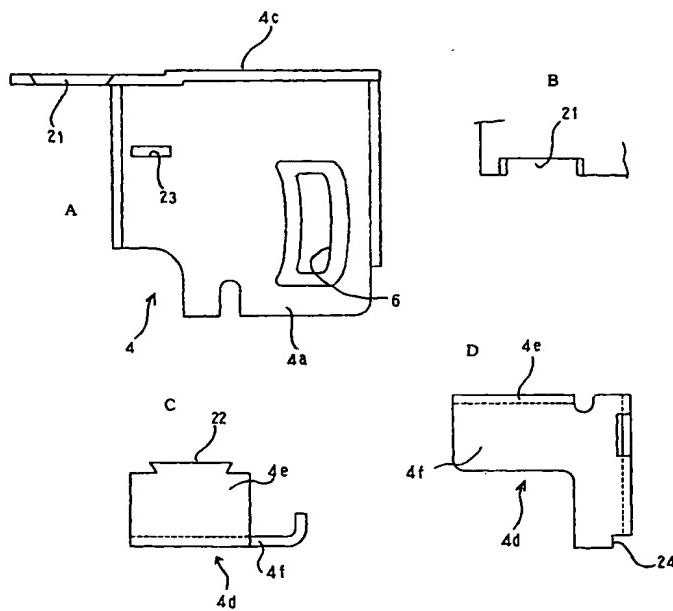
(71)出願人(米国を除く全ての指定国について): 日本精工株式会社 (NSK LTD.) [JP/JP]; 〒141-8560 東京都品川区大崎1丁目6番3号 Tokyo (JP).

(74)代理人: 井上 義雄 (INOUE,Yoshio); 〒103-0027 東京都中央区日本橋3丁目1番4号 画廊ビル3階 Tokyo (JP).

[統葉有]

(54) Title: STEERING COLUMN DEVICE FOR VEHICLE AND METHOD OF MANUFACTURING THE DEVICE

(54)発明の名称: 車両用ステアリングコラム装置およびその製造方法



WO 03/095285 A1

(57) Abstract: A method of manufacturing a steering column device for vehicle capable of pressingly holding a column side bracket fitted to a steering column on body side brackets installed on a vehicle body, characterized by comprising the steps of forming the body side brackets or the column side bracket of a plurality of segment parts beforehand, and binding these plurality of segment parts by a caulking step at the time of assembly to assemble the body side brackets or the column side bracket.

(57)要約: ステアリングコラムに取付けたコラム側ブラケットを、車体に取付けた車体側ブラケットに圧接して保持する車両用ステアリングコラム装置の製造方法において、車体側ブラケット又はコラム側ブラケットを予め複数の分割部品から構成し、組立時には、これら複数の分割部品を加縫め工程により結合して、車体側ブラケット又はコラム側ブラケットを組み立てることを特徴とする車両

[統葉有]



(81) 指定国(国内): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NI, NO, NZ, OM, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI 特許 (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:
— 國際調査報告書

(84) 指定国(広域): ARIPO 特許 (GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア特許 (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ特許

2 文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

明 細 書

車両用ステアリングコラム装置およびその製造方法

5 技術分野

本発明は、車両用ステアリングコラム装置およびその製造方法に関する。

背景技術

車両が衝突した場合、運転者が慣性によりステアリングホイールに二次衝突する THERE ことがあり、運転者の保護を図る観点から、衝撃吸収式ステアリングコラム装置が広く採用されている。

衝撃吸収式ステアリングコラム装置では、運転者が二次衝突して、その衝撃エネルギーが車両後方から前方に向けて作用した際、ステアリングコラムは、車体から離脱して、コラップスしながら車両前方に移動し、この際に衝撃エネルギーを 15 吸収している。

ステアリングコラムは、一般的には、車両後方側のアッパープラケットと、前方側のロアープラケットとの 2箇所で車体に支持して固定している。

ステアリングコラムの車両後方側のアッパープラケットには、上述した衝撃吸収機構が設けてあり、その他、チルト位置調節やテレスコ位置調節のロック機構 20 等も設けてある。

一方、車両前方側のロアープラケットには、チルト位置調節やテレスコ位置調節操作時、ステアリングコラムを傾動できるように、チルト運動中心としての支持ピンが設けてあると共に、上記の二次衝突時、ステアリングコラムがコラップスして車両前方に移動した際に、ステアリングコラムをロアープラケットから円滑に離脱させて、下方に落下させることなく車両前方に確実に案内するような構造 25 が採用してある。また、ロアープラケットに長孔を設け、テレスコ位置調節する方

式もある。

ところで、上述したアッパープラケットやロアープラケットは、従来、一枚の板から打ち抜かれ、何段かの工程を経て製造されている。

しかしながら、従来、一枚の板からプランクを作り、折り曲げを何回か繰り返しているため、閉断面を作る必要がある場合には、必然的に何回も折り曲げが必要になったり、強度が必要な場合には、端縁を合わせて溶接を行う必要がある。
5

また、折り曲げ加工であるため、プランクの面積が大きくなり、実際に使われる金属量もより多く使うことになり、端材は廃棄することになることから、無駄を極力少なくするため、プランクの取り方に注意が必要である。

10

発明の開示

本発明は、上述したような事情に鑑みてなされたものであって、折り曲げ回数・工数を減少し、端材も極力発生しないようにし、溶接箇所も少なくまたは不要にした車両用ステアリングコラム装置の製造方法を提供することを目的とする。
15

上記目的を達成するため、本発明の第1の態様に係る車両用ステアリングコラム装置の製造方法は、ステアリングコラムをプラケットを介して車体に支持して固定した車両用ステアリングコラム装置の製造方法において、

前記プラケットを予め複数の分割部品から構成し、組立時には、これら複数の分割部品を加締め工程により結合して、前記プラケットを組み立てることを特徴とする。
20

本発明の第1の態様の車両用ステアリングコラム装置の製造方法において、好ましくは前記分割部品は、間にステアリングコラムを通してステアリングコラム軸心に平行に延びる2つの側面部と該側面部を繋ぐ接続部と該側面部上端から両外側に延びる2つのフランジ部とを一体に有する本体部品と、該本体部品と仮に一体形成すれば展開形状や組立工程が複雑になって前記側面部から突出した
25

形状と成る部分となる別体部品とから成り、該本体部品の前記側面部と該別体部品とに係合部分を設けて係合せしめ、該係合部分を加締めにより固定して前記プラケットを構成することができる。

- このように、本発明によれば、プラケットを予め複数の分割部品から構成し、
5 組立時には、これら複数の分割部品を加締め工程により結合して、プラケットを組み立てている。

即ち、プラケット（例えばアッパー・プラケット）を、一枚の金属板から折り曲げて作り出すのではなく、幾つかの分割部品に予め分けて作り、これら分割部品をそれぞれ加工した係合部にて加締め工程により結合させて、加工し易くし、折
10 り曲げ回数・工数を減らし、ひいては、製造コストを低減している。

また、幾つかの分割部品に分けているため、プランクの面積は少なくなり、無駄な端材を極力少なくすることができる。

さらに、加締め工程を用いているため、溶接をした時のガスが出ないため、環境にも配慮することができ、また、溶接の熱によって変形すること等の影響もなく、安定して作ることができる。
15

さらに、溶接であると、溶接条件の管理や、確認のための検査が必要になるが、加締め工程であると、加締めているか否かを明瞭に判断することができるため、表面からは判断できない非結合の問題を回避することができる。

本発明の第2の態様によれば、ステアリングコラムに取付けたコラム側プラケットを、車体に取付けた車体側プラケットに圧接して保持する車両用ステアリングコラム装置の製造方法において、
20

前記コラム側プラケットをステアリングコラムの下部に直接接触し該下部に固設されたコラム支持部と、該コラム支持部に一体に形成され前記車体側プラケットの両側板部内面に圧接している2つの側板部とから成る本体部と、当該本体部とは別体として形成され該本体部の前記側板部間を繋ぐはめ込み板部とから成る分割部品として構成し、
25

組立時には、これら本体部とはめ込み部とを加締め工程により結合して、前記コラム側プラケットを組み立てることを特徴とする。

本発明の第3の態様によれば、ステアリングコラムに取付けたコラム側プラケットを、車体に取り付けられ、間にステアリングコラムを通してステアリングコラム軸心に平行に延びる2つの側板部により圧接して保持する車体側プラケットとから成る車両用ステアリングコラム装置において、
5

前記コラム側プラケットは、該ステアリングコラムの下部に直接接触し該下部に固設されたコラム支持部と、該コラム支持部に一体に形成され前記車体側プラケットの両側板部内面に圧接している2つの側板部とから成る本体部と、当該本体部とは別体として形成され該本体部の前記側板部間を繋ぐはめ込み板部とから成り、該本体部と該はめ込み部とは加締めにより結合されて成ることを特徴とする。
10

図面の簡単な説明

15 図1は、本発明の実施の形態に係る衝撃吸収式ステアリングコラム装置の側面図である。

図2は、図1のA-A線に沿った断面図である。

図3は、車体側アッパー・プラケットの側面図である。

図4 Aは、車体側アッパー・プラケットの本体の側面図であり、図4 Bは、車体側アッパー・プラケットのフランジの一部の切欠き部の平面図であり、図4 Cは、車体側アッパー・プラケットの張り出し部の側面図であり、図4 Dは、車体側アッパー・プラケットの張り出し部の底面図である。
20

図5は、本発明の第2実施の形態に係る衝撃吸収式でチルト・テレスコピック式のステアリングコラム装置の側面図である。

25 図6は、図5にステアリングコラム装置から車体側アッパー・プラケット（チルト・プラケット）を取り外した側面図である。

図7は、図5のA-A線に沿った断面図である。

図8は、図7からステアリングコラムとコラム側アップラケット（ディスタンスプラケット）のみを取り出した断面図である。

図9Aは、コラム側アップラケットの側面図であり、図9Bは、コラム側
5 アップラケットのフランジの平面図であり、図9Cは、コラム側アップラケットの底面図である。

図10Aは、コラム側アップラケットの部分拡大側面図であり、図10B
は、コラム側アップラケットの部分拡大底面図である。

10 発明の実施の形態

以下、本発明の実施の形態に係る衝撃吸収式ステアリングコラム装置を図面を参照しつつ説明する。

図1は、本発明の第1実施の形態に係る衝撃吸収式ステアリングコラム装置の側面図である。図2は、図1のA-A線に沿った断面図である。図3は、車体側
15 アップラケットの側面図である。図4Aは、車体側アップラケットの本体の側面図であり、図4Bは、車体側アップラケットのフランジの切欠き部の平面図であり、図4Cは、車体側アップラケットの張り出し部の側面図であり、図4Dは、車体側アップラケットの張り出し部の底面図である。

図1に示すように、ステアリングコラム1には、ステアリングシャフト2が回
20 転自在に支持しており、ステアリングシャフト2の上端には、ステアリングホイ
ール3が装着している。

ステアリングコラム1は、車両後方側のアップラケットと、前方側のロア
ープラケットとの2箇所で車体に支持して固定している。

車両後方側のアップラケットは、車体に固定した車体側アップラケッ
25 ト4（チルトプラケット）と、ステアリングコラム1に固定したコラム側アップ
ープラケット5（ディスタンスプラケット、図2）とからなり、両アップラ

ケット4、5は、互いに圧接してある。

車体側アッパー ブラケット4はコラム1を間にして下方に延びるU字形状本体部4aとその両側部4b、4bから両外側に延びるフランジ部4c、4cから成り、該フランジ部4c、4cで車体構造部材102にボルト103により固設される。コラム側アッパー ブラケット5はコラム1の下部に固設されたコラム支持部5aと、該コラム支持部5aから下向きに延び車体側アッパー ブラケット4の両側部に圧接している両側部と該両側部間を繋ぐ底部とから成る。

車体側アッパー ブラケット4の両側部4b、4bにはそれぞれ、チルト調整用長孔6、6が形成しており、またコラム側アッパー ブラケット5の両側部5b、5bにはそれぞれ、丸孔7、7が形成している(図2)。これらチルト調整用長孔6、6と丸孔7、7には、チルト締付ボルト8が挿通しており、チルト締付ボルト8の一端には、調整ナット9aを介して締付ナット9bによりチルト操作レバー9が取付けてある。これらにより、チルトロック機構が構成している。なお、ステアリングコラム1のテレスコ位置を調節可能にするために、丸孔7、7に代えて長孔にしても良い。

また、車体側アッパー ブラケット4のフランジ4c、4cには、略U字状のコーティングプレート10、10と、二次衝突時の衝撃エネルギーを吸収するための衝撃吸収プレート11、11とがボルト103により車体に固定している。

この衝撃吸収プレート11、11の各々は、その基端部11aがボルト103により車体に固定しており、車体側アッパー ブラケット4の略U字状の張り出し部4d内を車両前方に延在し、円弧状部11bで湾曲折り返した後、張り出し部4d内を車両後方に延在している。

二次衝突時には、車両前方に向かう衝撃エネルギーにより、コーティングプレート10が離脱し、車体側アッパー ブラケット4がステアリングコラム1と共に車両前方に移動する。

この時、衝撃吸収プレート11は、その基端部11aがボルト103により車

体に固定してあるため、車体側に残存したままである一方、円弧状部 1 1 b 等は、車両前方に移動する車体側アッパー ブラケット 4 の略コ字状の張り出し部 4 d 内で塑性変形させられる（しごかれる）。この衝撃吸収プレート 1 1 の塑性変形（しごき）により、二次衝突時の衝撃エネルギーを吸収することができる。これ
5 らにより、衝撃吸収機構が構成してある。

車両前方側のロアーブラケットは、ステアリングコラム 1 に固定したコラム側ロアーブラケット 1 2 と、これに圧接する、車体に固定した車体側ロアーブラケット 1 3 とからなる。

コラム側ロアーブラケット 1 2 には、軸方向に延在した軸方向長孔 1 4 が形成
10 してあり、コラム側ロアーブラケット 1 2 の軸方向長孔 1 4 と、車体側ロアーブラケット 1 2 とには、支持ピン 1 5 が挿通して、加締めにより抜け止めしてある。ステアリングコラム 1 をテレスコ位置調節可能にした場合、ステアリングコラムは、この長孔 1 4 に沿って案内される。

図 3 及び図 4 A - 4 D に示すように、本第 1 実施の形態では、車体側アッパー ブラケット 4 を予め複数の分割部品、すなわち本体部品 4 a と該本体部品とは別体部品としての張り出し部 4 d とから構成し、組立時には、これら複数の分割部品（本体 4 a と、張り出し部 4 d と）を加締め工程により結合して、車体側アッパー ブラケット 4 を組み立てている。

具体的には、図 4 A - 4 D に示すように、車体側アッパー ブラケット 4 の本体部品 4 a は、間にステアリングコラム 1 が延在する両側面部 4 b、4 b と該両側面部を接続する接続部を一体に有する U 字形状部と該 U 字形状部からコラム側方に延びる車体取付用フランジ部 4 c、4 c を一体に有しており、該フランジ部 4 c、4 c には、車両前方部に加締め用凹部 2 1、2 1 が形成してある。別体部品である張り出し部 4 d は、本体部品 4 a に後述する如くして組み立てられた状態で側面部 4 b と平行になる側板部 4 e と、該側板部 4 e と側面部 4 b との間に延在する底板部 4 f とを一体に有しており、側板部 4 e の上部にはフランジ部 4

c、4cの加締め用凹部21、21にはまり合う加締め用凸部22が形成してある。また、本体部品4aには、差し込み孔部23が形成してあり、これに対応して張り出し部4dの底板部4fには、差し込み凸部24が形成してある。張り出し部4dの加締め用凸部22を加締め用凹部21に係合しつつ差し込み凸部24を差し込み孔部23に係合してこれらを加締めることにより本体部品と別体部品とは加締め結合されて車体側アッパープラケット4が形成されている。

このように、本実施の形態では、車体側アッパープラケット4を、一枚の金属板から折り曲げて作り出すのではなく、幾つかの分割部品（本体4aと、張り出し部4dと）に予め分けて作り、これら分割部品（本体4aと、張り出し部4dと）をそれぞれ加工した係合部にて加締め工程により結合させることにより、加工し易くし、折り曲げ回数・工数を減らし、ひいては、製造コストを低減している。

また、幾つかの分割部品（本体4aと、張り出し部4dと）に分けているため、プランクの面積は少なくなり、無駄な端材を極力少なくすることができる。

さらに、加締め工程を用いているため、溶接をした時のガスが出ないため、環境にも配慮することができ、また、溶接の熱によって変形すること等の影響もなく、安定して作ることができる。

さらに、溶接であると、溶接条件の管理や、確認のための検査が必要になるが、加締め工程であると、加締めているか否かを明瞭に判断することができるため、表面からは判断できない非結合の問題を回避することができる。

図5は、本発明の第2実施の形態に係る衝撃吸収式でチルト・テレスコピック式のステアリングコラム装置の側面図である。

図6は、図5にステアリングコラム装置から車体側アッパープラケット（チルトプラケット）を取り外した側面図である。

図7は、図5のA-A線に沿った断面図である。

図8は、図7からステアリングコラムとコラム側アッパープラケット（ディス

タンスプラケット) のみを取り出した断面図である。

図 9 A は、コラム側アッパー プラケットの側面図であり、図 9 B は、コラム側アッパー プラケットのフランジの平面図であり、図 9 C は、コラム側アッパー プラケットの底面図である。

5 図 10 A は、コラム側アッパー プラケットの部分拡大側面図であり、図 10 B は、コラム側アッパー プラケットの部分拡大底面図である。

図 5 に示すように、ステアリングコラム 1 には、ステアリングシャフト 2 が回転自在に支持しており、ステアリングシャフト 2 の上端には、ステアリングホイール 3 が装着してある。

10 ステアリングコラム 1 は、車両後方側のアッパー プラケットと、前方側のロアーブラケットとの 2箇所で車体に支持して固定してある。

車両後方側のアッパー プラケットは、車体に固定した車体側アッパー プラケット 4 (チルト プラケット) と、ステアリングコラム 1 に固定したコラム側アッパー プラケット 5 (ディスタンス プラケット、図 6 とからなり、両アッパー プラケ 15 ット 4, 5 は、互いに圧接してある。

車体側アッパー プラケット 4 はコラム 1 を間にして下方に延びる U 字形状本体部 4 a とその両側板部 4 b, 4 b から両側に延びるフランジ部 4 c, 4 c から成り、該フランジ部 4 c, 4 c で車体構造部材 102 にボルト 103 により固設される。

20 コラム側アッパー プラケット 5 はコラム 1 の下部に直接接触し該下部に固設されたコラム支持部 5 a と、該コラム支持部 5 a から下向きに延び車体側アッパー プラケット 4 の両側板部 4 b, 4 b の内面に圧接している両側板部 5 b, 5 b と該両側板部間を繋ぐ底部 5 c とから成る。

車体側アッパー プラケット 4 の両側板部 4 b, 4 b には、チルト調整用長孔 6, 25 6 が形成してあり、コラム側アッパー プラケット 5 の両側板部 5 b, 5 b には、テレスコピック調整用長孔 7, 7 が形成してあり (図 6)、これらチルト調整用

長孔 6、6 とテレスコピック調整用長孔 7、7 には、チルト締付ボルト 8 が挿通してあり、チルト締付ボルト 8 の一端には、調整ナット 9 a を介して締付ナット 9 b により操作レバー 9 が取付けてある。これらにより、チルト・テレスコピック調整用クランプ機構が構成してある。

5 また、車体側アッパープラケット 4 のフランジ 4 c、4 c には、略U字状のコーティングプレート 10、10 と、二次衝突時の衝撃エネルギーを吸収するための衝撃吸収プレート 11、11 とがボルト 10 3 により車体 10 2 に固定してある。

10 この衝撃吸収プレート 11、11 は、その基端部 11 a、11 a がボルト 10 3 により車体に固定してあり、車体側アッパープラケット 4 の略U字状の張り出し部 4 d 内を車両前方に延在し、円弧状部 11 b で湾曲した後、張り出し部 4 d 内を車両前方に延在している。

15 二次衝突時には、車両前方に向かう衝撃エネルギーにより、コーティングプレート 10、10 が離脱し、車体側アッパープラケット 4 がステアリングコラム 1 と共に車両前方に移動する。

この時、衝撃吸収プレート 11、11 は、その基端部 11 a、11 a がボルト 10 3 により車体に固定してあるため、車体側に残存したままである一方、円弧状部 11 b 等は、車両前方に移動する車体側アッパープラケット 4 の略U字状の張り出し部 4 d 内で塑性変形させられる（しごかれる）。この衝撃吸収プレート 11、11 の塑性変形（しごき）により、二次衝突時の衝撃エネルギーを吸収することができる。これらにより、衝撃吸収機構が構成してある。

車両前方側のロアープラケットは、ステアリングコラム 1 に固定したコラム側ロアープラケット 12 と、これに圧接する、車体に固定した車体側ロアープラケット 13 とからなる。

25 コラム側ロアープラケット 12 には、軸方向に延在した軸方向長孔 14 が形成してあり、コラム側ロアープラケット 12 の軸方向長孔 14 と、車体側ロアープ

ラケット 12 とには、支持ピン 15 が通挿して、加締めにより固定してある。

図 8 乃至図 10 A、10 B に示すように、本実施の形態では、コラム側アッパー ブラケット 5 を予め複数の分割部品（コラム支持部を形成する断面略M字状の本体部 5a と、底部を形成するはめ込み板 5c と）から構成し、組立時には、これら複数の分割部品（断面略M字状の本体部 5a と、はめ込み板部 5c と）を加締め工程により結合して、コラム側アッパー ブラケット 5 を組み立てている。
5

具体的には、図 9 A – 9 C に示すように、コラム側アッパー ブラケット 5 は本体部と、該本体部とは別体に形成されたはめ込み板部 5c とから構成されている。この本体部は、コラム 1 の下部に直接接触し該下部に固設されたコラム支持部 5a と、該コラム支持部 5a と一体で下向きに延び車体側アッパー ブラケット 4 の両側板部 4b、4b の内面に圧接している両側板部 5b、5b とから成る。本実施形態において、コラム側アッパー ブラケット 5 の底部は該本体部とは別体のはめ込み板部 5c として形成されている。
10

図 9 A – 9 C に示すように、本体の両側板部 5b、5b の下端には、加締め凹部 121、121 が形成しており、はめ込み板 5c の両端には、加締め凸部 122 が形成している。なお、これらの加締め部 121、122 は、4 個であるが、これに限定されるものではなく、必要に応じて増減してもよい。例えば、テレスコピック調整量が長い場合には、必然的にコラム側アッパー ブラケット 5（ディスタンス ブラケット）も長くなり、その加締め部 121、122 の個数も多くなる。
15

また、図 10 A において、本体 5a の側板部 5b、5b の下端に設けられた加締め凹部 121 は、その切欠きが逆台形状に形成しており、はめ込み板 5c の加締め凸部 122 を加締めた時に外れないように構成してある。さらに、H や J の隙間を設けることにより、加締めた後、はめ込み板 5c 側がはみ出しても問題のないよう構成してある。さらに、隙間 I は、より一層外れ難くするために設定してある。
20
25

さらに、図10Bにおいて、コラム側アップーブラケット5（ディスタンスブラケット）の断面は、Lの深さだけ一段凹ませてある。これにより、加締めた時に、はめ込み板5cの加締め凸部122の先端が側板部5bの摩擦面より突出しないように、隙間Kを設定している。さらに、加締め凸部122は、図中上端が幅広に形成してあり、加締めた後に抜け難く構成してある。

このように、本実施の形態では、コラム側ブラケット5を予め複数の分割部品（断面略M字状の本体5aと、はめ込み板5cと）から構成し、組立時には、これら複数の分割部品（断面略M字状の本体5aと、はめ込み板5cと）を加締め工程により結合して、コラム側ブラケット5を組み立てている。

即ち、コラム側ブラケット5を、一枚の金属板から折り曲げて作り出すのではなく、2個の分割部品（断面略M字状の本体5aと、はめ込み板5c）に予め分けて作り、これらの分割部品（断面略M字状の本体5aと、はめ込み板5c）をそれぞれ加工した係合部にて加締め工程により結合させているため、加工し易くでき、折り曲げ回数・工数を減らすことができ、ひいては、製造コストを低減することができる。

また、二枚の板（断面略M字状の本体5aと、はめ込み板5cと）を用いていることから、図8に示すように、コラム側ブラケット5の本体の両側板部5bの外面（摩擦面）に、クランプ機構から圧接力が加えられた場合でも、撓み難くすることができ、曲げ剛性や保持力を比較的高くすることができる。

さらに、幾つかの分割部品に分けているため、プランクの面積は少なくなり、無駄な端材を極力少なくすることができる。

さらに、溶接の熱によって変形すること、部分的な熱影響による錆や、スパッタ等の塵芥や、肉のひけ等の不都合がなく、コラム側ブラケット5を安定して作ることができる。

さらに、加締め工程を用いているため、溶接をした時のガスが発生しないため、環境にも配慮することができる。

さらに、溶接であると、溶接条件の管理や、確認のための検査が必要になるが、加締め工程であると、加締めているか否かを明瞭に判断することができるため、表面からは判断できない非結合の問題を回避することができる。

なお、本発明は、上述した実施の形態に限定されず、種々変形可能である。

5 以上2つの実施形態について説明したように、本発明によれば、車体側アッパー プラケット又はコラム側プラケットを予め複数の分割部品から構成し、組立時には、これら複数の分割部品を加締め工程により結合して、車体側アッパー プラケット又はコラム側プラケットを組み立てている。

10 即ち、車体側アッパー プラケット又はコラム側プラケットを、一枚の金属板から折り曲げて作り出すのではなく、幾つかの分割部品に予め分けて作り、これら分割部品をそれぞれ加工した係合部にて加締め工程により結合させているため、加工し易くでき、折り曲げ回数・工数を減らすことができ、ひいては、製造コストを低減することができる。

15 また、複数枚の板を用いていることから、車体側アッパー プラケット又はコラム側プラケットの両側面（摩擦面）に、クランプ機構から圧接力が加えられた場合でも、撓み難くすることができ、曲げ剛性や保持力を比較的高くすることができる。

さらに、幾つかの分割部品に分けているため、プランクの面積は少なくなり、無駄な端材を極力少なくすることができる。

20 さらに、溶接の熱によって変形すること、部分的な熱影響による錆や、スパッタ等の塵芥や、肉のひけ等の不都合がなく、車体側アッパー プラケット又はコラム側プラケットを安定して作ることができる。

さらに、加締め工程を用いているため、溶接をした時のガスが発生しないため、環境にも配慮することができる。

25 さらに、溶接であると、溶接条件の管理や、確認のための検査が必要になるが、加締め工程であると、加締めているか否かを明瞭に判断することができるため、

表面からは判断できない非結合の問題を回避することができる。

請 求 の 範 囲

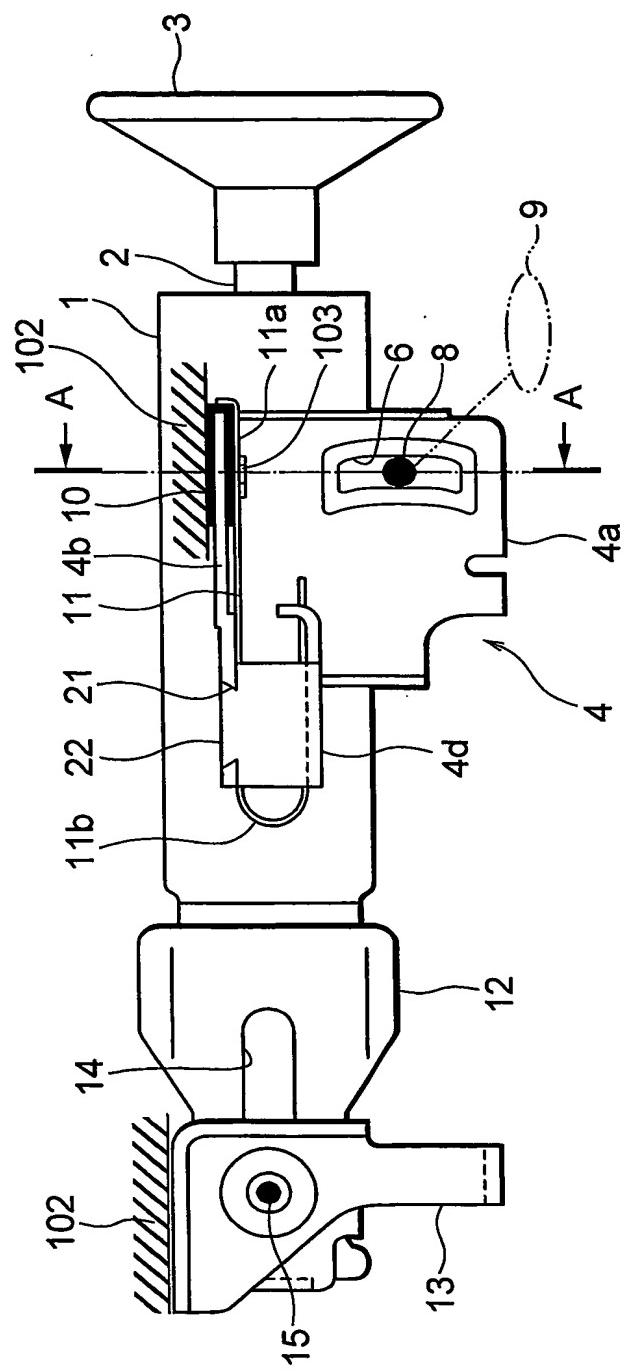
1. ステアリングコラムをプラケットを介して車体に支持して固定した車両用ステアリングコラム装置の製造方法において、
 - 5 前記プラケットを予め複数の分割部品から構成し、組立時には、これら複数の分割部品を加締め工程により結合して、前記プラケットを組み立てることを特徴とする車両用ステアリングコラム装置の製造方法。
- 10 2. 前記分割部品は、間にステアリングコラムを通してステアリングコラム軸心に平行に延びる2つの側面部と該側面部を繋ぐ接続部と該側面部上端から両外側に延びる2つのフランジ部とを一体に有する本体部品と、該本体部品と仮に一体形成すれば展開形状や組立工程が複雑になって前記側面部から突出した形状と成る部分となる別体部品とから成り、該本体部品の前記フランジ部と該別体部品とに係合部分を設けて係合せしめ、該係合部分を加締めにより固定して前記15 プラケットを構成したことを特徴とする請求項1に記載の車両用ステアリングコラム装置の製造方法。
- 20 3. ステアリングコラムに取付けたコラム側プラケットを、車体に取付けた車体側プラケットに圧接して保持する車両用ステアリングコラム装置の製造方法において、
 - 前記コラム側プラケットをステアリングコラムの下部に直接接触し該下部に固設されたコラム支持部と、該コラム支持部に一体に形成され前記車体側プラケットの両側板部内面に圧接している2つの側板部とから成る本体部と、当該本体部とは別体として形成され該本体部の前記側板部間を繋ぐはめ込み板部とから25 成る分割部品として構成し、組立時には、これら本体部とはめ込み部とを加締め工程により結合して、前記

コラム側プラケットを組み立てることを特徴とする車両用ステアリングコラム装置の製造方法。

4. ステアリングコラムに取付けたコラム側プラケットを、車体に取り付けられ、間にステアリングコラムを通してステアリングコラム軸心に平行に延びる2つの側板部により圧接して保持する車体側プラケットとから成る車両用ステアリングコラム装置において、

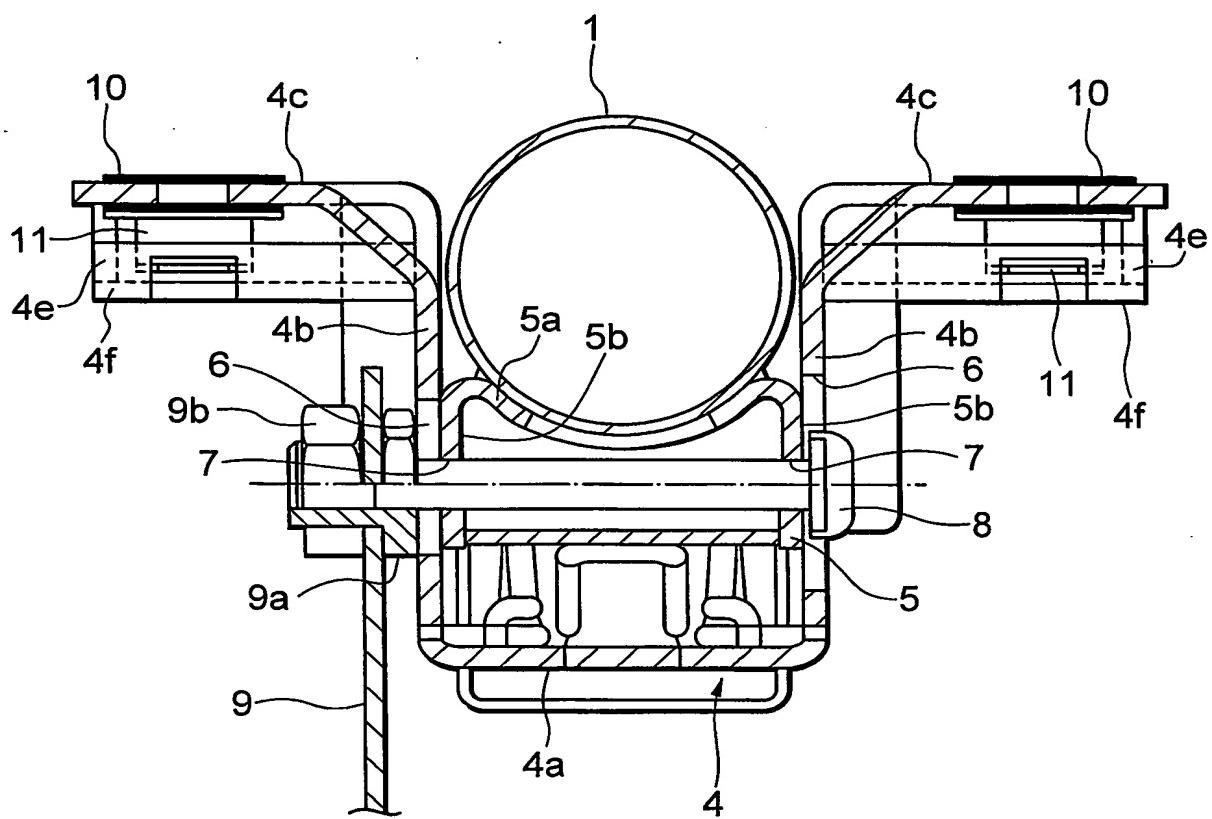
前記コラム側プラケットは、該ステアリングコラムの下部に直接接触し該下部に固設されたコラム支持部と、該コラム支持部に一体に形成され前記車体側プラケットの両側板部内面に圧接している2つの側板部とから成る本体部と、当該本体部とは別体として形成され該本体部の前記側板部間を繋ぐはめ込み板部とから成り、該本体部と該はめ込み部とは加締めにより結合されて成ることを特徴とする車両用ステアリングコラム装置。

図 1



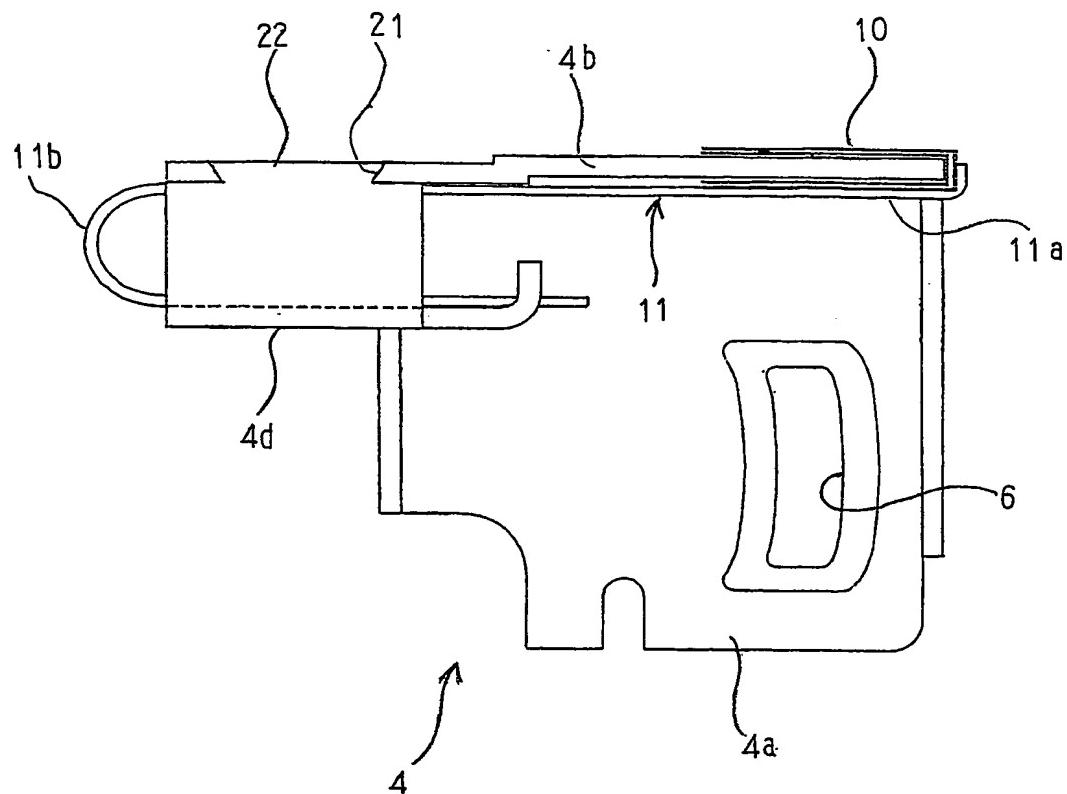
2/10

図 2



3/10

図 3



4/10

図4B

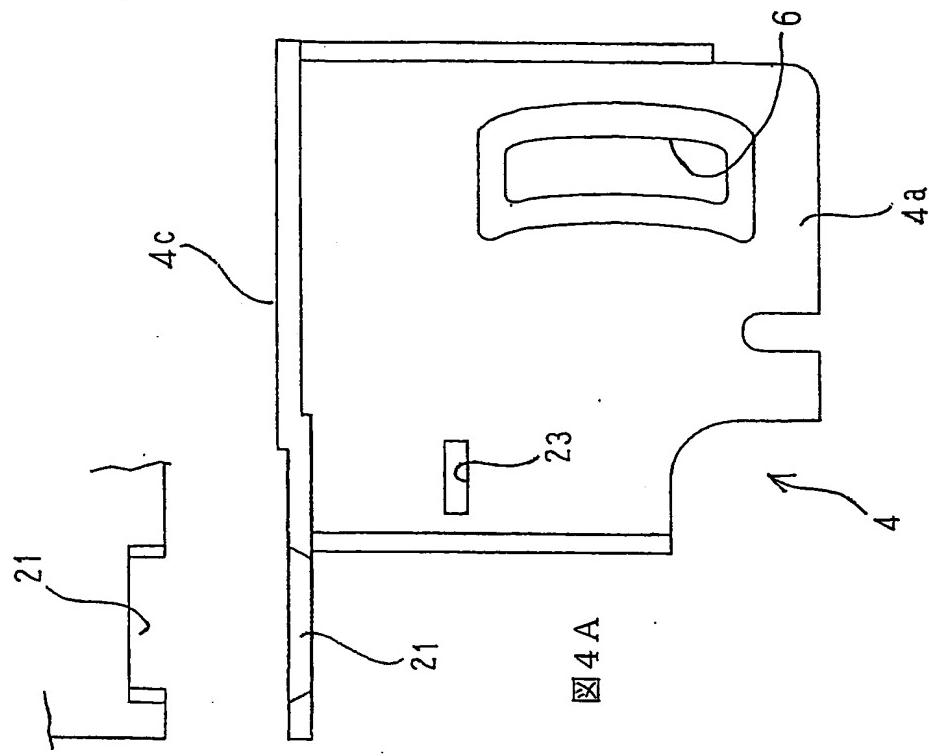
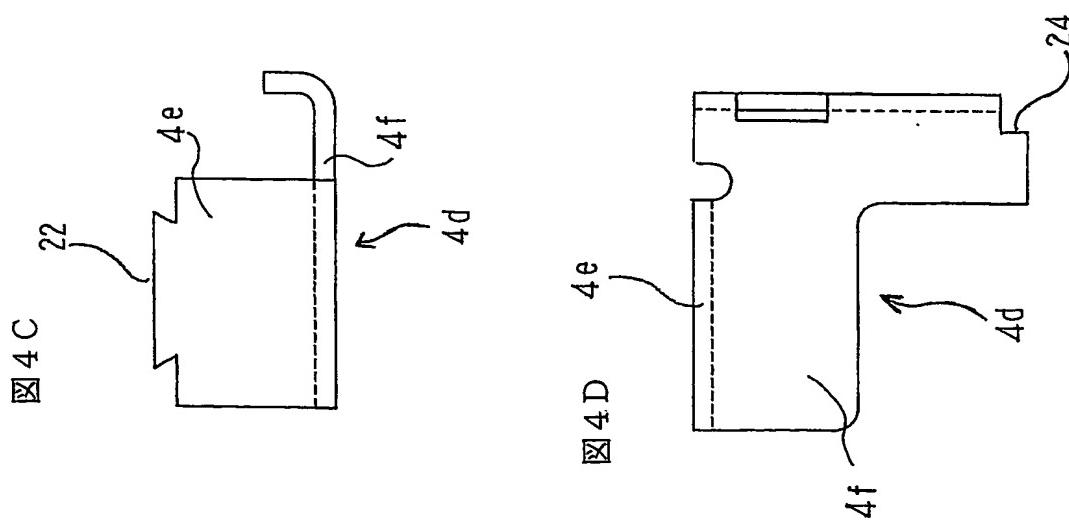
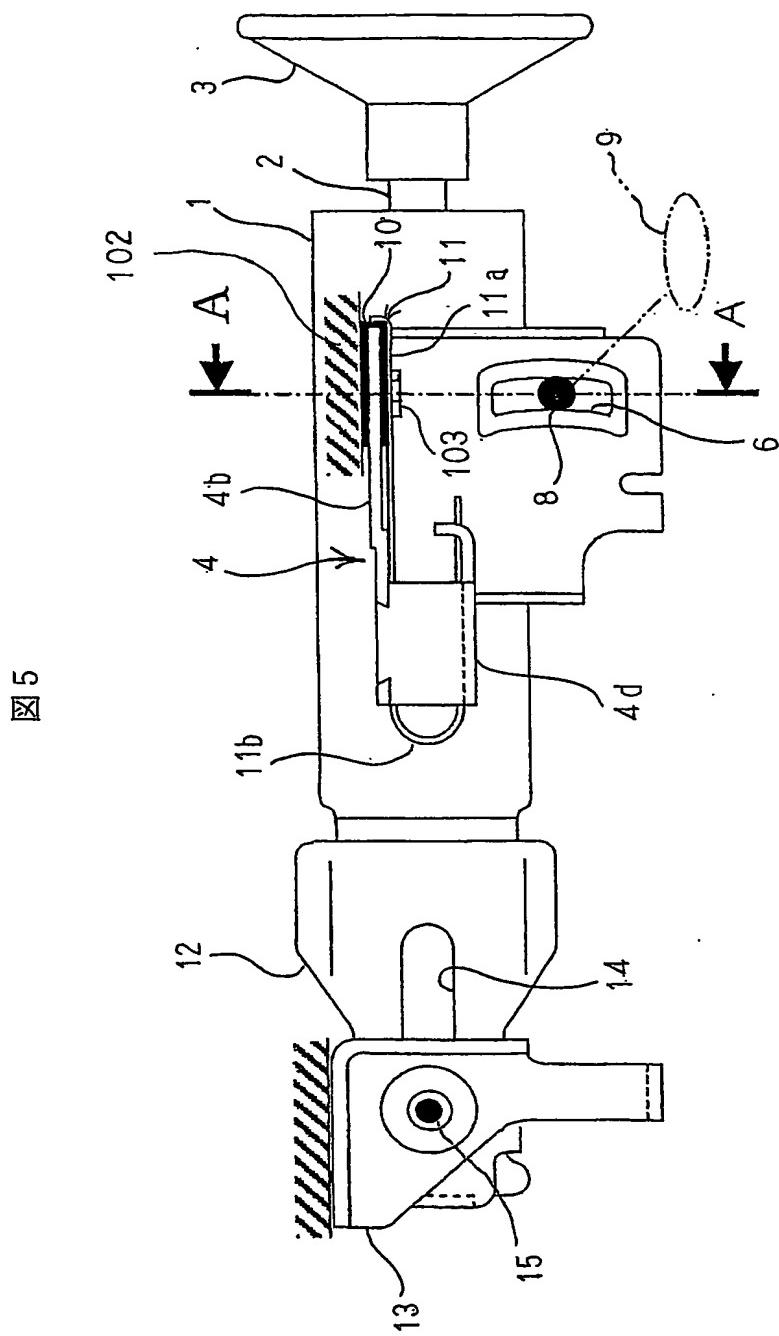


図4A

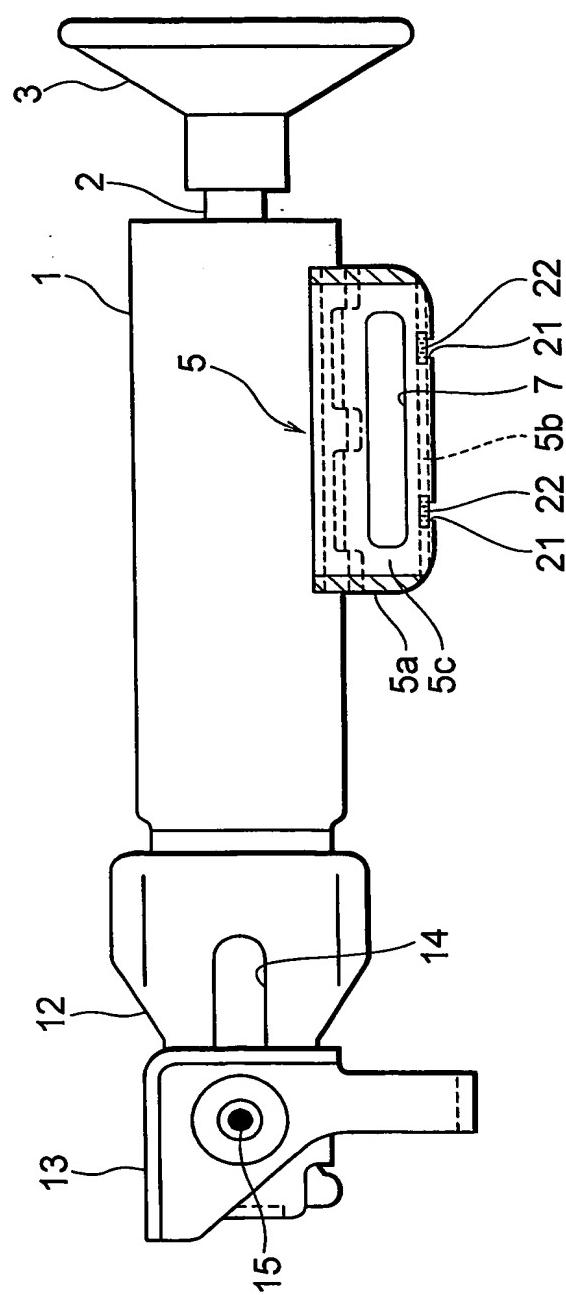


5/10



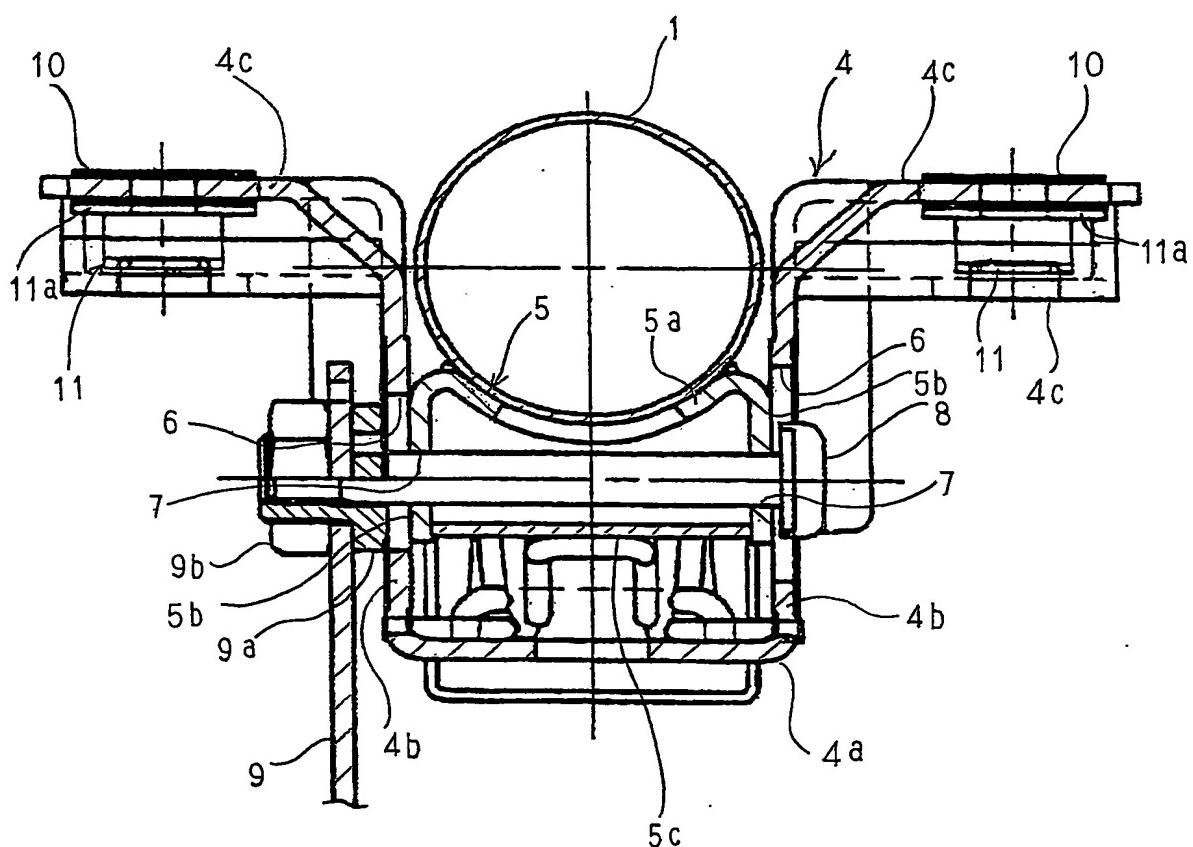
6/10

図6



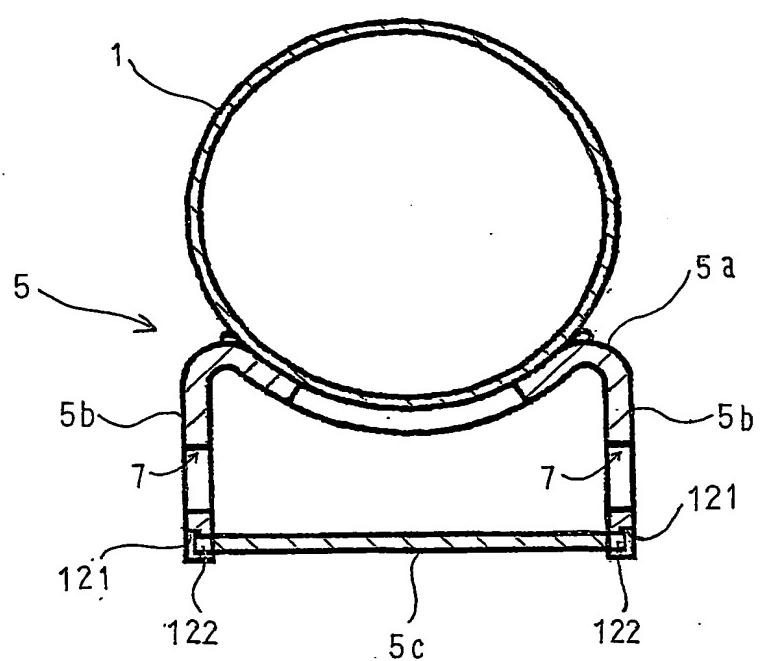
7/10

図 7



8/10

図 8



9/10

図 9A

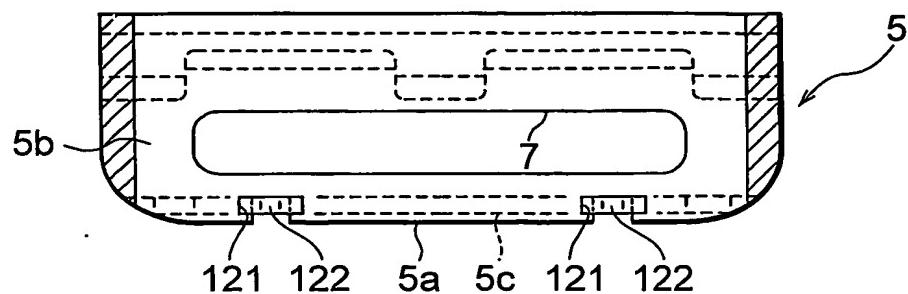


図 9B

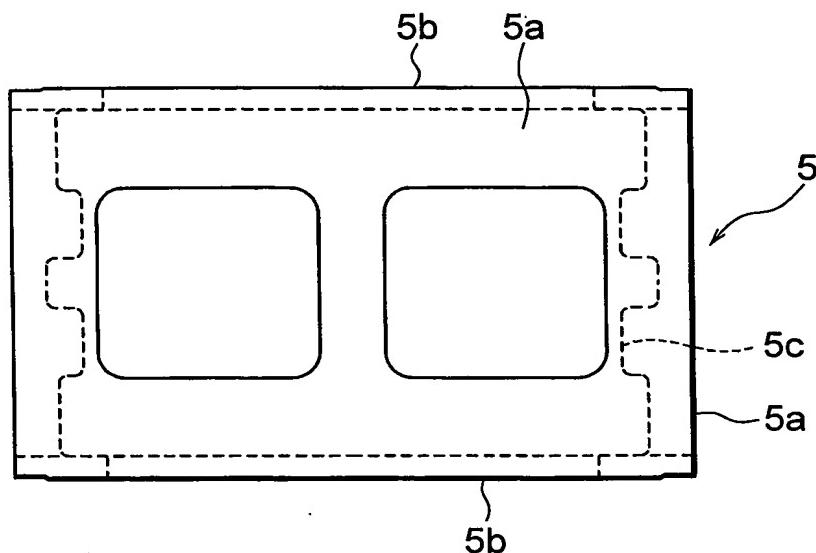
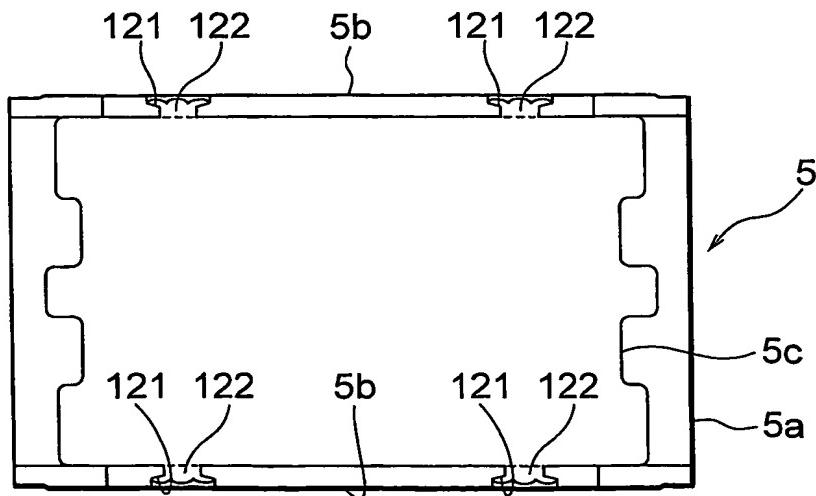
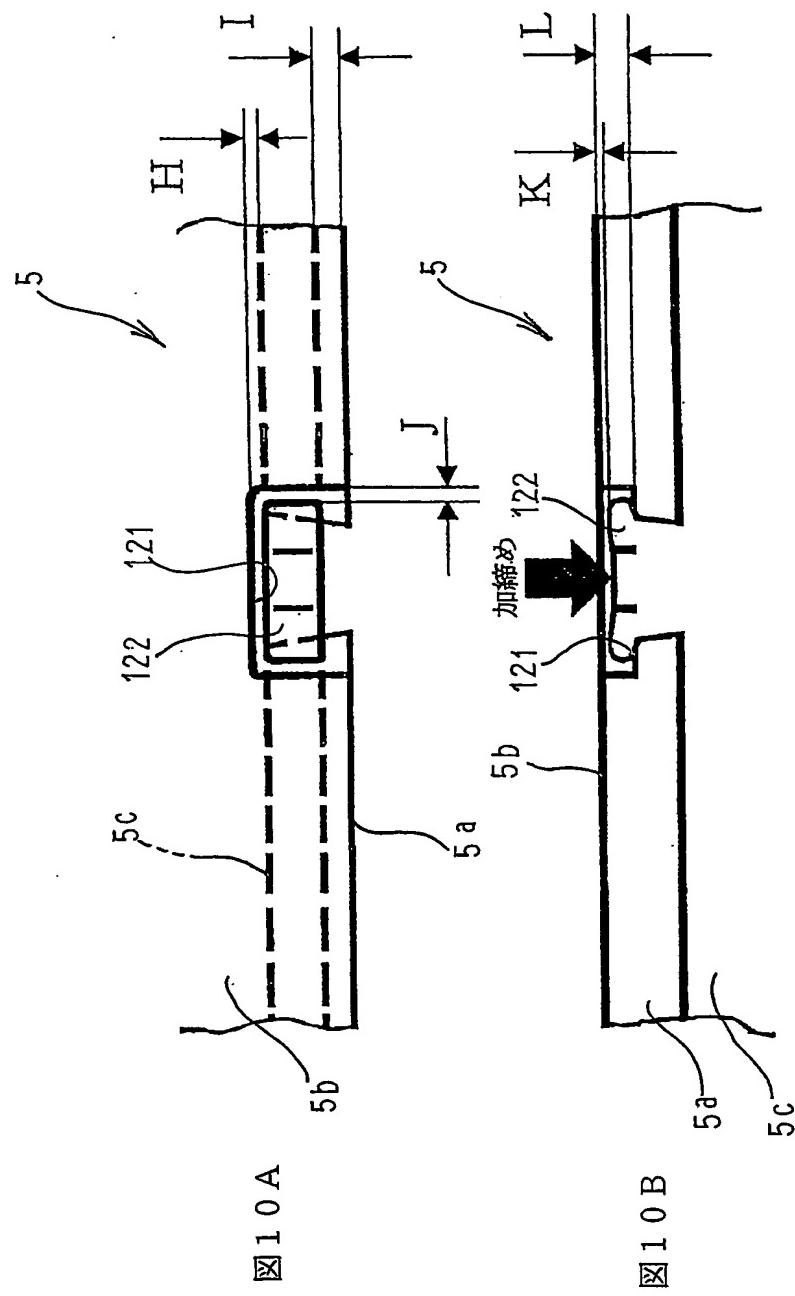


図 9C



10/10



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP03/05942

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

Int.Cl⁷ B62D1/16

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

Int.Cl⁷ B62D1/00-1/28

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho	1926-1996	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2003
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2003	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2003

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	JP 8-67257 A (Toyota Motor Corp.), 12 March, 1996 (12.03.96), Par. No. [0017]; Figs. 18 to 21 (Family: none)	1
Y	JP 2001-58573 A (NSK Ltd.), 06 March, 2001 (06.03.01), Par. No. [0025]; Fig. 8 (Family: none)	2 3, 4
Y	JP 7-186975 A (Yamada Seisakusho Co., Ltd.), 25 July, 1995 (25.07.95), Figs. 2, 3 & US 5452917 A	1

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

* Special categories of cited documents:	
"A"	document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
"E"	earlier document but published on or after the international filing date
"L"	document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
"O"	document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
"P"	document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed
"T"	later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"X"	document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"Y"	document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"&"	document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search
03 June, 2003 (03.06.03)

Date of mailing of the international search report
17 June, 2003 (17.06.03)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Faxsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.
PCT/JP03/05942

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
E, Y	JP 2002-308111 A (Koyo Seiko Co., Ltd.), 23 October, 2002 (23.10.02), Par. Nos. [0009] to [0011] (Family: none)	1

国際調査報告

国際出願番号 PCT/JP03/05942

A. 発明の属する分野の分類(国際特許分類(IPC))

Int. C1
B62D 1/16

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料(国際特許分類(IPC))

Int. C1
B62D 1/00 - 1/28

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1926-1996年
 日本国公開実用新案公報 1971-2003年
 日本国登録実用新案公報 1994-2003年
 日本国実用新案登録公報 1996-2003年

国際調査で使用した電子データベース(データベースの名称、調査に使用した用語)

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
X	JP 8-67257 A (トヨタ自動車株式会社) 1996. 0	1
Y	3. 12【0017】、【図18】～【図21】(ファミリーなし)	2-4
Y	JP 2001-58573 A (日本精工株式会社) 2001. 03. 06【0025】、【図8】(ファミリーなし)	2
Y	JP 7-186975 A (株式会社山田製作所) 1995. 07. 25【図2】、【図3】&US 5452917 A	3, 4
EY	JP 2002-308111 A (光洋精工株式会社) 2002. 10. 23【0009】～【0011】(ファミリーなし)	1

 C欄の続きにも文献が列挙されている。 パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの

「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献(理由を付す)

「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献

「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの

「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの

「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

03. 06. 03

国際調査報告の発送日

17.06.03

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/JP)

郵便番号 100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官(権限のある職員)

西本 浩司

3Q 9338

(印)

電話番号 03-3581-1101 内線 3380